

STUDIEN

über die

Erstellung und Aufhebung der Staffeltarife und die Aufhebung des Identitätsnachweises bei Getreide

und

statistische Untersuchungen

über

deren Wirkungen auf den Verkehr und die Preise von Brotgetreide im nordöstlichen und südwestlichen Deutschland.

Einleitender Teil.

Inaugural-Dissertation

zur

Erlangung der Doktorwürde

einer

hohen philosophischen Fakultät

der

Universität zu Jena

vorgelegt von

Hermann Hailer

aus Horb a/Neckar.

Jena,
Verlag von Gustav Fischer
1901.

Genehmigt von der philosophischen Fakultät der Universität Jena auf Antrag des Herrn Professor Dr. Pierstorff.

Jena, den 22. Juli 1901.

Prof. Dr. **G. Linck**,
z. Zt. Dekan.

1.

Die Einführung und Aufhebung der Staffeltarife für Getreide etc.

Seit Jahren ist man gewöhnt, Deutschland als einen Getreide importierenden Staat zu betrachten, dessen Landwirtschaft nicht mehr im Stande ist, den vaterländischen Getreidebedarf zu decken. So kommt es, dass die deutsche Getreideausfuhr selbst Landwirten ein fremder Begriff geworden ist. Und doch stellt deren Regelung eine wichtige Aufgabe der Handelspolitik dar; so oft man noch auf sie nicht genügende Rücksicht nahm, erwies sich dies als verhängnisvoll.

Dass Deutschland trotz seiner unbestrittenen Unterproduktion an Getreide dennoch der Getreideausfuhr bedarf, beruht vornehmlich auf zwei Gründen, einmal auf der geographischen Lage des Landes und der Richtung seiner natürlichen Verkehrswege, zum andern auf dem Unterschied im Geschmack der Getreidekonsumenten und an dem Qualitätsunterschied der angebauten Getreidesorten.

Die landwirtschaftliche Produktion ist im deutschen Reich im Allgemeinen so verteilt, dass sich im Osten und Norden des Reiches, soweit nicht das Klima die Tierzucht begünstigt, hauptsächlich Brotgetreidebau, besonders Roggenbau, vorfindet, während im Süden und Westen neben einem stärkeren Hervortreten des Weizenbaues eine Reihe anderer Früchte produziert und nach verschiedenen Richtungen technisch verwertet werden. Eine dichte industrielle Bevölkerung sichert im Süden und Westen eine regelmässige Abnahme zu Preisen, die den höheren Boden- und Lohnpreisen der Landwirtschaft einige Rechnung tragen. Die Nachfrage nach Brotgetreide wird von der dortigen Landwirtschaft bei weitem nicht befriedigt und muss durch

fremde Zufuhren gedeckt werden. Im Norden und Osten überwiegt das Angebot die Nachfrage, die Preise stehen im allgemeinen so niedrig, dass sie auch bei den billigeren Bodenpreisen und niedrigeren Löhnen von der Landwirtschaft als drückend empfunden werden, um so mehr, als meist das Klima nicht gestattet, den Einnahmeausfall der Brotfrüchte durch Anbau anderer Bodenprodukte auszugleichen.

Was liegt also näher als der Gedanke, den Ueberschuss der natürlichen Kornkammer Deutschlands den rheinischen und süddeutschen Industriegegenden zuzuführen und den ostelbischen Provinzen die Ausnützung der besseren Preise des südwestlichen Absatzgebietes zu ermöglichen, und damit anzustreben, dass die Getreideproduktion, in Quantität und Qualität sich fortwährend hebend soweit fortschreitet, dass die alljährlichen grossen Tributzahlungen für Brotgetreide ans Ausland sich mehr und mehr verringern.

Statt dessen liegen die Dinge in Wirklichkeit so, dass nicht norddeutsches Brotgetreide den Mehrbedarf der südwestdeutschen Konsumgegenden deckt, sondern dass amerikanische, russische, ungarische und rumänische Provenienzen dort in grossen Mengen eingeführt werden. Diese in Hinblick auf die grosse Entfernung der Herkunftsländer sehr auffällige Thatsache findet ihre Erklärung leicht darin, dass das fremde Brotgetreide von seinem Produktionsorte an bis ins Herz von Deutschland hinein den Wasserweg benutzen kann, der in den letzten Decennien so verbilligt worden ist, dass der Eisenbahntransport nicht entfernt mit ihm konkurrieren kann.

Die Wasserwege Norddeutschlands aber haben alle eine dem Getreide-Konsumgebiet abgewandte Richtung und weisen nach den ausserdeutschen Nordsee- und Ostseehäfen hin; nur die Elbe könnte bei Kanalverbindung mit der Rheinstrasse als Transportweg angesehen werden, der ohne den verteuernden Seeumschlag eine Zufuhr nordostdeutschen Getreides nach dem Westen gestattet.

Aber diesen Zufuhren tritt ein anderes Hindernis entgegen. Im Westen und Süden wird hauptsächlich Weizen konsumiert; das gewöhnliche Brot wird aus einer Mischung von Weizen- und Roggenmehl hergestellt, daneben wird eine grosse Menge Weizenmehl in den Haushaltungen zu Mehlspeisen verbraucht. Durch lange Gewöhnung an die eigenen Qualitäten und die vom Ausland gebotenen Sorten verlangt der südwestdeutsche Konsum ein Mehl von besonders guter Beschaffenheit und Backfähigkeit, wie es sich aus dem nordostdeutschen kleberarmen Getreide in der Regel nicht herstellen lässt.

Dieses Getreide findet also im Westen nur ungern Abnehmer, und zu Preisen, die denjenigen des dortselbst gebauten Getreides nicht gleichkommen und die Rentabilität der Ueberführung zuweilen zweifelhaft erscheinen lassen.

Die beste Backfähigkeit wird nämlich durch Mischung von kleberreichem mit stärkereichem Mehl erreicht.

Die deutschen Weizensorten besitzen im allgemeinen etwas geringeren Kleberreichtum und höheren Stärkegehalt. Der Klebergehalt nimmt nach dem Nordosten zu immermehr ab; dagegen ist Weizen südrussischer, ungarischer, amerikanischer Herkunft kleberreich. Während die Rheingegend sich zur Mischung mit dem einheimischen Getreide besser der ausländischen Sorten bedient als des nordostdeutschen Weizens, findet dieser in England leicht Absatz und wird entweder dortsetbst oder im Ursprungslande mit russischem Weizen gemischt. Ferner wird in Norddeutschland ein grobkörniger Roggen gebaut, der in Skandinavien sehr geschätzt und dem dort konkurrierenden, russischen Roggen vorgezogen wird. Die norddeutsche Gerste wird für deutsche Biere meist nicht für genügend erachtet, eignet sich dagegen für die englischen und niederländischen Biersorten.

Diese Umstände wirken dahin, dass seit langem der norddeutsche Getreideüberschuss nach Dänemark, Schweden, Norwegen, Grossbritanien, Belgien, Holland seinen Abfluss findet.

Die altpreussischen Ostseehäfen, Königsberg, Stettin, Danzig, auch die Hansestädte erwarben sich in den nordischen Ländern ihre sicheren Absatzgebiete. Jene ersteren verdanken der Getreideausfuhr hauptsächlich ihre Blüte, da auch das russische Ausfuhrgetreide den von den deutschen Exporthändlern geschaffenen Pfaden folgte und seinen Weg über die preussischen Ostseehäfen nahm, bis durch Aenderungen in der russischen Tarifierung ein beträchtlicher Teil der russischen Ausfuhr zur Hebung der neu hergerichteten russischen Häfen an der Ostsee und am Schwarzen Meer nach diesen abgelenkt wurde). Die Einführung des deutschen Einmarkschutzzolles brachte in diesen Geschäftsgang noch wenig wesentliche Veränderung, da die nordischen Auslandspreise immer noch so hoch waren, dass sich eine Ausfuhr lohnte. Als aber im Jahre 1885 der Zoll auf 3 Mark und darauf, von Anfang 1888 ab, auf 5 Mark pro dz erhöht wurde, folgten die deutschen Getreidezölle nicht mehr dem allgemeinen Sinken des Weltmarktpreises, sondern standen so weit über ihm, dass

die Ausfuhr nicht mehr rentabel erschien. Der nordostdeutsche Getreideüberschuss verlor seine gewohnten Exportgebiete und fing an, da ihm der Absatz nach den südwestdeutschen Consumgebieten erschwert war, auf den heimischen Markt zu drücken. Während die südwestdeutschen Preise gegenüber dem Weltmarktpreise einen kräftigen Aufschwung nahmen, blieben die nordostdeutschen Preise zurück. Der Zoll kam bei ihnen bisweilen nicht in der vollen Höhe zur Geltung. Einige Erleichterung vermochte noch der Mehlexport zu schaffen, aber auch dieser war beengt durch die Fesseln, welche die Festhaltung der Identität ihm auferlegte (s. S. 15 Anm.).

Die ostelbische Landwirtschaft richtete ihre Blicke immer wieder nach dem Westen. Wenn nur billigere Transportgelegenheit dahin geschaffen werde, argumentierte man, würde das einheimische Produkt neben dem in grosser Menge eingeführten fremdländischen Getreide an den hohen Preisen des Westens teilnehmen, hätte also für sich einen grossen Nutzen, ohne doch der westlichen Landwirtschaft, die ja eine weit grössere Konkurrenz gewöhnt war, zu schaden.

Auf Antrag der beiden Häuser des preussischen Landtages war daher die preussische Staatsregierung in eine eingehende Untersuchung eingetreten über die wirtschaftlichen und finanziellen Folgen, welche eine erhebliche Herabsetzung der Eisenbahntarife für Getreide und Mühlenfabrikate auf weitere Entfernungen in fallender Skala haben würde. Durch den Druck der Verhältnisse, insbesondere die infolge der andauernd nassen Witterung sich ungünstig gestaltenden Ernteaussichten und das seitens der russischen Regierung erlassene Ausfuhrverbot für Roggen, sah sich jedoch die Regierung veranlasst, mit der Einführung von Ermässigungen für die Beförderung von Getreide und Mühlenfabrikaten in Form von Staffeltarifen auf den Staatseisenbahnen alsbald, und zwar zunächst versuchsweise vorzugehen, um eine unter den zeitigen Verhältnissen zu befürchtende Schwierigkeit in der Ernährung der Bevölkerung abzuschwächen. So wurde denn, trotzdem die eingeleitete Untersuchung noch nicht als völlig abgeschlossen gelten konnte und sich auch jetzt noch nicht im Eisenbahnrat eine zustimmende Majorität fand, mit Giltigkeit vom 1. September 1891 ein neuer Tarif in Kraft gesetzt, der für Getreide und Mühlenfarbrikate die bestehenden Frachtsätze[1]) bis zu einer Entfernung von

1) Nach Spezialtarif I bei Versendung von mindestens 10000 kg in einem Frachtbrief 4,5 Pfg., bei 5000 kg 5 Pfg. pro tkm, dazu Abfertigungsgebühr pro 100 kg bis 50 km 6 Pfg., 51 bis 100 km 9 Pfg., ab 101 km 12 Pfg.

200 km unverändert liess und daran anstossend von 201 bis 300 km 3 Pfg., von 301 km ab 2 Pfg. für das Tonnenkilometer (ohne weitere Abfertigungsgebühr) festsetzte. Hiernach stellten sich die Streckensätze nach Abzug der Abfertigungsgebühr bei 300 km auf 4 Pfg., bei 400 km auf 3,5 Pfg., 500 km auf 3,2 Pfg., 600 km. 3,0 Pf., 800 km 2,75 Pfg., 1000 km 2,6 Pfg. pro tkm. — Der im Bezirk der Kgl. Eisenbahndirektion Bromberg seit 1881 bis heute bestehende und bis Berlin (Ostbahn) giltige Ausnahmetarif für Getreide etc. (bis 50 km 4,5 Pfg., 51 bis 400 km 3,8 Pfg.), blieb, soweit er niedriger war als der neue Tarif, also bei Entfernungen bis 314 km. unverändert.

Hatten sich schon bei Einbringung des ersten Antrags Stimmen hören lassen, welche dessen Durchführung für bedenklich hielten, so entspann sich nach der Einführung der Staffeltarife einer der erbittertsten wirtschaftlichen Kämpfe, der die Landwirtschaft des Nordosten und Südwesten in zwei Lager spaltete. Es trat die merkwürdige Erscheinung zu Tage, dass die Landwirte Front machten gegen eine Einrichtung, welche die Vergünstigung eines Versands landwirtschaftlicher Produkte gewährte. Diese auf den ersten Blick allerdings sehr auffallende Bewegung, welche der Landwirtschaft den Vorwurf rückständiger Anschauungen, veralteter Abschliessungsversuche der einzelnen Provinzen innerhalb desselben Landes einbrachte, gewinnt an Berechtigung, wenn man die Wirkung und das Wesen der Staffeltarife näher betrachtet.

Die Staffeltarife d. h. Gütertarife, welche mit der wachsenden Entfernung die Tarifsätze ermässigen, beruhen auf dem ökonomisch richtigen Gesichtspunkte, dass die festen Selbstkosten, zu denen die Verzinsung und Tilgung des Anlagekapitals ganz und die Betriebskosten (Abnutzung der Anlage, Bahnbewachung, Stationsdienst, Arbeitskosten) zur Hälfte gerechnet werden, von dem Umfang des Verkehrs unabhängig sind und dass nur die veränderlichen Selbstkosten (Zugkosten) bei längerem Transporte zunehmen, jedenfalls aber beide bei Transporten auf längere Entfernungen, auf den Tonnenkilometer berechnet, geringer sind, als bei kurzen.

Sie verbinden mit dem finanziellen Mehrerträgnis den Vorteil, dass Frachtobjekte, welche nur in bestimmten Produktions- oder Fundorten vorkommen, z. B. Kalisalze, auch den weitentfernten Konsumtionsgebieten ohne zu grosse Frachtkosten zugeführt werden können, oder, dass der produzierte Ueberschuss der einen Gegend in

die andere überführt werden kann. Auf diese Weise werden Massengüter von geringem Wert, die sonst entweder auf den billigen Wasserweg angewiesen sind, oder in Ermangelung desselben überhaupt einen Ferntransport nicht lohnen, für grössere Entfernungen auf der Bahn versandtfähig und erhöhen deren Bruttoeinnahmen. Soweit es sich um Güter handelt, die in dem einen Bezirk fehlen und deren Zufuhr einem dort vorhandenen Bedürfnis abhilft, wird diese Einrichtung stets allseitig von Nutzen sein. Anders dagegen, wenn Güter, in der einen Gegend unter billigen Produktionsbedingungen entstanden, der anderen Gegend zugeführt werden, trotzdem dortselbst ähnliche Güter, vielleicht von besserer Qualität, jedoch mit grösseren Kosten erzeugt, angeboten werden. In diesem Falle wird immer der Empfangsbezirk in den Staffeltarifen eine Erleichterung unliebsamer Konkurrenz, ja eine Gefährdung der eigenen Produktion sehen.

Aber auch der letztere Fall trifft nur dann zu, wenn die durch die Staffeltarife ermöglichte Zufuhr auf die Preise der heimischen Produkte drückt, wenn die billigeren Produktionsbedingungen der zugeführten Stoffe noch trotz des langen Transportweges ein billigeres Angebot ermöglichen oder überhaupt das vermehrte Angebot die Preise sinken lässt. Erschwerend wirkt hier noch der Umstand, dass die einmal so weit transportierten Güter auch bei zu niedrigen Preisen nicht mehr den Rückzug lohnen und daher eine lokale Krisis dadurch verschlimmern, dass sie noch zu sehr ungünstigen Preisen losgeschlagen werden.

Wenn dagegen die Preise unter der Zufuhr anderswo produzierter Erzeugnisse nicht leiden, so wird der versendende Bezirk einen Nutzen haben, ohne dem Empfangsbezirk zu schaden.

Es ist eine der schwierigsten eisenbahnpolitischen Aufgaben, durch Normierung der Staffeltarife diese Verhältnisse auszugleichen. Durch Festlegung höherer Sätze wird man im ersteren Falle einer preisdrückenden Ueberschwemmung vorbeugen können, durch starke Herabsetzung der Sätze bei grösseren Entfernungen werden im letzteren Falle auch weit entlegenen Gegenden die günstigen Preise eines Empfangsbezirks zugänglich.

Vielfach wird jedoch nicht einer der beiden Fälle prägnant hervortreten, sondern die Wirkung der Staffeltarife wird häufig in der Mitte liegen, bald dem günstigen bald dem ungünstigen Punkte sich nähernd. In solchen Fällen werden sich Meinungsverschiedenheiten herausbilden, bei welchen die eine Partei einen vermeintlichen Vor-

teil nicht aufgeben, die andere eine vermutete Schädigung abwehren will.

Ein weiterer Punkt betrifft die geographische Lage der Versandorte gegenüber dem Konsumtionsbezirk. Liegt dieser in der Mitte eines Landes, die Produktionsgebiete dagegen an der Grenze, so werden die Grenzbezirke im Vorteil sein gegenüber den dem Verkehrscentrum näher liegenden und wohl meist teuerer produzierenden Orten, denn sie können die Staffeltarife mit der grösseren Entfernung vollständiger ausnützen, während letztere zuweilen innerhalb Entfernungsgrenzen liegen, welche noch nicht zur Anwendung der Staffeltarife berechtigen. Werden also hier die höheren Produktionskosten nicht ganz durch die vermehrte Fracht der entfernter liegenden Grenzorte ausgeglichen, so werden diese Binnenorte, obwohl sie dem Absatzgebiete näher liegen, im Nachteil sein, ein Missverhältnis, welches durch entsprechende Festlegung der Anfangsgrenze für die Giltigkeit der Staffeltarife zu korrigieren ist.

Da die Tarifermässigungen auch in gleicher Weise den angrenzenden fremden Ländern gewährt werden müssen, so können diese in der oben angedeuteten Weise zu einem Vorteil gelangen, der imstande ist, die Wirkung der Schutzzölle wesentlich zu vermindern. Im Verkehr mit dem Ausland galten daher auch die St. erst von einer Entfernung von 240 km von der Landesgrenze ab.

Was nun die allgemeine Wirkung der eingeführten Staffeltarife auf die westliche und südliche Landwirtschaft und deren industrielle Annexe anlangt, so muss es sonderbar erscheinen, dass neben der riesigen auf der Rheinstrasse eingeführten Getreidemenge die wenigen Posten mit Hilfe der Steffeltarife zugeführten östlichen Getreides überhaupt beachtet wurden, allein hier kommt ein Moment in Betracht, das in der Statistik nur unvollkommenen Ausdruck findet.

Das eingeführte Auslandgetreide nahm seinen Weg zumeist in die grossen Mühlen am Rhein, es war Qualitätsgetreide, mit dessen Vorhandensein man rechnete, und das, wenn es von wirklich guter Qualität sein sollte, keine preisdrückende Wirkung ausüben konnte. Die Landwirtschaft konnte, wenn auch mit grosser Anstrengung, diese einmal nicht zu beseitigende Konkurrenz eben noch ertragen. Ganz anders wurde dies, als norddeutsches Getreide noch dazu auftauchte. Dieses musste sich seinen Markt noch suchen und wenn es in die Wege geleitet werden sollte, die der Getreidehandel für die südwestlichen Provenienzen gebahnt hatte, so musste es das bisherige

Produkt zunächst im Preis etwas unterbieten, auch wenn es ihm an Qualität gleichkam. Das nordostdeutsche Getreide war jedoch von geringerer Qualität und eine Preisdifferenz dadurch berechtigt. Wer den Handel kennt, weiss, welche momentanen Störungen das lokale Auftauchen billigerer und scheinbar ebenso brauchbarer Produkte in einen festgeregelten Absatz bringen kann, Der vorher berechnete Absatz wird unsicher, die Preise fangen an zu schwanken und es bedarf geraumer Zeit, ehe die geringere Wertigkeit des neuen Produkts den ihm zufallenden Teil des Konsums für sich abgesondert hat.

Aus diesen mehr lokalen Reibungen erklärt sich auch die Leidenschaftlichkeit, mit der die Einrichtung der Staffeltarife im Westen und Süden angehasst wurde. Sie fanden aber auch im Osten ihre Gegner, und zwar in den dortigen Getreidehändlern. Das auf der Bahn beförderte Getreide wurde von den Seeplätzen abgelenkt, über welche es bisher seinen Weg in's In- und Ausland genommen hatte, auch der Transport auf den deutschen Binnengewässern erfuhr eine Abminderung zum Schaden aller derer, die bisher mit dem Umschlag an den Ein- und Ausladestellen sich befasst oder aus den Handelskonjunkturen Nutzen gezogen hatten. Im Süden waren es vornehmlich die Müller, die sich über die Bedrohung ihres Gewerbes beklagten. Der Süden — berichten die Müller, die sich schon vorher durch die Konkurrenz des norddeutschen Roggenmehls bedrängt gefühlt hatten — wurde nach Einführung der Steuer mit Roggenmehl geradezu überschwemmt; die süddeutsche Roggenmüllerei ginge nahezu ein, die bisherigen Müller sähen sich auf den Mehlhandel angewiesen. Die norddeutschen Roggenmühlen, in der Technik den süddeutschen damals überlegen, konnten ihre mit geringeren Kosten und aus billigerem Rohmaterial hergestellten Vordermehle in Süddeutschland zu wohlfeileren Preisen anbieten, die dunkleren Brotmehlsorten und die Kleie fanden im Ursprungsland vorteilhafte Verwendung.

Auch die Mälzerei fühlte sich geschädigt, als die Staffeltarife vom Jahre 1893 ab versuchsweise auch auf ihre Produkte Anwendung fanden[1]).

---

1) In der Sitzung des Landeseisenbahnrates, der mit den Bezirkseisenbahnräten der Staatsregierung in allen Tariffragen beratend zur Seite steht, wurde am 17. November 1892 die Aufnahme von Malz in die St. entsprechend dem Majoritätsbeschlusse des Ausschusses empfohlen, trotzdem gewichtige Bedenken dagegen geltend gemacht worden waren. So wurden dort (Drucks. No. 35 u. 36) von Kommerzienrat Bethke in Halle über die drei

Bei ihnen wirkt der Umstand mit, dass die Mälzereien an sich an gewisse Gegenden gebunden sind; das Malz nimmt gewissermassen von dem Boden, dem es entstammt, seinen bestimmten Geschmack an. Es ist nicht überall in gleicher Qualität herzustellen und die Brauereien, die auf Bereitung guten Bieres halten, beziehen ihr Malz nur aus gewissen renommierten Gegenden. So wird die böhmische, die bayrische, die Saale-Gerste besonders hierfür geschätzt. Wird aber durch die Steuer der Malztransport, der sich der subtilen Beschaffenheit des Materials halber fast ausschliesslich auf die Bahn angewiesen sieht, erleichtert und verbilligt, so werden die Qualitätsmälzereien die andern mit ihrem Produkt leicht aus dem Felde schlagen.

Die Bewegung gegen die Staffeltarife äusserte sich alljährlich in den Verhandlungen des preussischen Landtags; in den bayrischen und sächsischen Kammern wurde ihre Aufhebung energisch gefordert, auch im Reichstage wurde sie heftig angegriffen. Nicht allein die süddeutschen Bundesstaaten, wie im preussischen Landtage irrtümlicherweise betont wurde, sondern auch die sämtlichen westlich Berlins gelegenen Landesteile erklärten wiederholt, dass ihre Landwirtschaft, namentlich durch die Verschiebungen, welche die Staffeltarife veranlassten, schwer geschädigt würde.

Hauptgruppen der deutschen Malzfabriken und das Verhältnis ihrer Beteiligung an dem Malzversand auf weitere Entfernungen folgende Daten angegeben:

1. Die rheinischen Malzfabriken finden ihren Absatz in nächster Nähe. Für sie ist aus den St. kein Vorteil zu erwarten, eher ein Nachteil durch die Konkurrenz der entfernter liegenden Fabriken.
2. Die sächsisch-thüringischen Malzfabriken. Diese verfrachten durchschnittlich jährlich 96 000 t Malz auf Entfernungen von 200 bis 400 km. Der aus den St. zu erwartende Frachtvorteil würde für sie 10 bis 30 Pfg. pro dz. betragen. Auch die thüringischen Werke verhielten sich trotzdem der Einführung der St. gegenüber ablehnend, da ihre Hoffnungen auf den Rheinlandabsatz sich als irrig erwiesen hatten und die dortigen Mälzereien den einheimischen Bedarf billiger deckten. Sie befürchten eine Schädigung durch die Erleichterung der Konkurrenz der böhmischen und mährischen Mälzereien.
3. Die Mälzereien in Schlesien, am Oderbruch und an der Oder verfrachten 14 000 t nach Böhmen, Mähren, Ungarn, 30 000 t nach Norddeutschland; die Entfernungen liegen zwischen 500 bis 900 km. Die Ermässigung würde 65 bis 165 Pfg. pro dz. betragen.

Demnach sei also lediglich für diese Gruppe ein Vorteil zu erkennen, welcher aber gegenüber der durch die Auslandkonkurrenz zu befürchtenden Schädigung ein verhältnismässig geringer sei.

Nachdem schon in der Sitzung vom 5. Dezember 1891 vom Landes-Eisenbahnrat die Wiederaufhebung der Staffeltarife der Regierung empfohlen worden war, da die Veranlassung zu ihrer Einführung, die Teuerungsgefahr, nunmehr behoben sei, ging im preussischen Abgeordnetenhaus im Juli 1893 ein Antrag Dr. Eckels und Gen. ein, der die Aufhebung der Staffeltarife anregte. Gleichzeitig wurde ein Gegenantrag Schöllers beraten, der unter Beibehaltung der Staffeltarife eine Herabsetzung der Anfangsgrenze ihrer Gültigkeit (auf 50 km) befürwortet.

Auf Seiten der Staatsregierung bestand jedoch noch keine Geneigtheit, die Steuer wieder aufzuheben. Die Zeit sei noch zu kurz, erklärte Min. v. Thielen am 28. Juni 1893, um ein Urteil über die Wirkungen der Steuer zu gewinnen, das Jahr 1891 sei überhaupt ein abnormes gewesen und könne nicht zum Vergleich herangezogen werden, im Jahre 1892 aber hätte die deutsche Ernte schon ausgereicht, um den Bedarf des deutschen Reiches zu decken, dazu waren in den Transitlägern des Westens noch so bedeutende, unvermutete Massen vorhanden, dass diese allein schon genügt hätten, um einen fühlbaren Druck auf die dortigen Preise auszuüben, auch wenn kein Getreide vom Auslande und vom Osten dazu eingeführt worden wäre. Dabei betrügen die Mehreinnahmen gegenüber 1890/91 vom September 1892 bis 1893 aus den Getreidesendungen etwa 5 Millionen Mark. Die jährlichen Getreidesendungen auf Entfernungen über 200 km seien von 10 % der Gesamttransportmenge vor Einführung der Staffeltarife auf 20 % im Jahre 1893 gestiegen, vom Auslande seien die Bahnsendungen namentlich nach den östlichen Seehäfen und nach Schlesien gegangen, nach Westen wenig und von geringer Qualität. Besonders Brotgetreide sei vom Ausland wenig mit der Bahn nach den inneren Landesteilen befördert worden, sondern dasselbe sei mehr an der Grenze geblieben. Dagegen sei ein Nachlass des Bahnversands aus den See- und Flussgebieten eingetreten, bei den Elb-Weser- und Emshäfen hat sich ein Minus von 64 000 Tonnen herausgestellt, der Versand von preuss. Flusshäfen habe eine Verminderung von 90 000 Tonnen erfahren. Schwerer sei der Getreidehandel geschädigt, besonders derjenige der Seehandelsplätze Königsberg, Danzig und Stettin. Der russische Transit und die Produktion der nächsten Umgebung bliebe ihm, dagegen sei er in seinen Konjunkturen geschädigt. Ebenso sei der Händler an den Flüssen durch den nun-

mehrigen direkten Verkehr seines bisherigen Abnehmers mit den östlichen Produzenten und Händlern benachteiligt.

Mehl und Getreide sei gleich tarifiert nicht nach dem Rendementsverhältniss, wie von Graf v. Strachwitz vorgeschlagen, weil man eine Veredlung am Produktionsort begünstigen wolle, in Russland sei aus diesem Grunde für Mehl sogar ein niedrigerer Satz festgesetzt. Es komme dies besonders landwirtschaftlichen Gegenden zu Gute, da diese sonst arm an Industrien seien und auch die Abfallstoffe vorteilhaft verwenden können. Auch die Befürchtungen der Mälzereien seien übertrieben, da Qualitätsbiere von jeher auf Qualitätsmalz angewiesen waren. Im Ganzen sei die Frage in Bezug auf Malz und Mehl noch eine offene, bezüglich des Getreides werden dagegen folgende Erklärungen abgegeben:

1. Die Staffeltarife beruhen auf einer wirtschaftlich und finanziell richtigen Grundlage, denn sie sind proportional den Selbstkosten.

2. Sie eignen sich besonders für landwirtschaftliche Produkte, denn sie bieten ein wirksames Ausgleichsmittel zwischen Mangel und Ueberfluss auch für weite Entfernungen.

3. Die geographische Gestaltung unseres Landes und das Ueberwiegen der landwirtschaftlichen Produktion im Osten und der Industrie in den mittleren und westlichen Provinzen gewährt ihnen eine besondere Bedeutung und Berechtigung.

4. Der Staffeltarif erleichtert den Wettbewerb der inländischen Produktion gegenüber der ausländischen.

5. Er ist für den Konsumenten unbestreitbar nützlich, für die fiskalischen Interessen vorteilhaft.

6. Die Staatsregierung erachtet daher, so lange der Beweis des Gegenteils nicht erbracht ist, die Beibehaltung der Staffeltarife für Getreide etc. vom wirtschaftlichen und finanziellen Standpunkte für gerechtfertigt.

7. Die Gleichstellung von Mehl und Getreide, von Malz und Gerste beruht auf althergebrachten wirtschaftlichen Grundsätzen. Die Aufhebung derselben würde einen Eingriff in die Produktionsbedingungen der betreffenden Betriebe darstellen. Die Staatsregierung hat indessen Veranlassung genommen, die Frage nochmals zur Er-

örterung zu ziehen, ob ohne zu schwere Schädigung berechtigter Interessen eine Erhöhung der Sätze für Mehl und Malz unter Beibehaltung des Staffelsystems vorgenommen werden kann.

Als aber im Februar 1894 die Abschaffung der Staffeltarife in Folge eines Antrags von Seiten Bandelow und Gen., Baensch, Scheidtlein wiederholt zur Sprache kam, ohne indess neue Gesichtspunkte zu Tage zur fördern, zeigte die Regierung mehr Entgegenkommen. Im Reichstag standen die mit Russland neu abzuschliessenden Handelsverträge in Erörterung und man durfte sich bei ihrer Beratung die Stimmen des Westens nicht verscherzen. Minister v. Thielen versprach, obwohl er nochmals betonte, dass die Regierung an der wirtschaftlichen Berechtigung der Staffeltarife festhalte, dennoch auf Grund der andauernden Klagen des Westens die Frage mit dem am 6. März einzuberufenden Landeseisenbahnrat neuerdings zu beraten.

Nachdem sich der Eisenbahnrat mit überwiegender Mehrheit erneut für die Aufhebung der Staffeltarife ausgesprochen hatte, wurde dieselbe nun von der Regierung im April verfügt. Der Termin der Aufhebung war zunächst aus statistischen Gründen auf den 1. September (Einführungstag) festgesetzt, jedoch schon auf 1. August 1894 anberaumt, da man sonst noch die neue Ernte zu dem billigeren Preise hätte verfrachten müssen.

Da die Aufhebung von Seiten der Regierung ohne vorheriges Befragen des preussischen Landtages erfolgt war, tauchte diese Frage nochmals in dessen Verhandlungen auf, Graf Limburg wendete sich besonders gegen die Art der Aufhebung und betonte, dass von Seiten der anderen Bundesstaaten ein Druck auf Preussen ausgeübt worden sei. Min. v. Thielen stellte dagegen erneut fest, dass nicht nur Süddeutschland, sondern alle Provinzen westlich Berlins sich gegen die Staffeltarife erklärt hätten, ohne dass sich aber eine Schädigung dieser Landesteile ziffernmässig beweisen lasse.

Im Grossen und Ganzen war jedoch der Widerstand der Landwirtschaft des Ostens nur noch ein schwacher. Man hatte wohl eingesehen, dass, wie von Mendel in der Reichstagssitzung vom 9. April 1894 bemerkte, die Hoffnungen, die man auf die Staffeltarife gesetzt hatte, übertriebene gewesen waren; zudem war seit Wiederherabsetzung der Getreidezölle im Jahre 1891 eine mächtige agrarische Bewegung im Gange, in die man nicht durch einen künstlich geschaffenen Gegensatz zwischen den landwirtschaftlichen Inte-

ressen des Ostens und des Westens einen Keil treiben wollte. Vor allem aber sah sich der Osten für den durch die Aufhebung der Staffeltarife allenfalls entgangenen Vorteil reichlich entschädigt durch eine neue Einrichtung, die von ihm seit langem angestrebt und nunmehr gleichzeitig mit der beabsichtigten Aufhebung der Staffeltarife getroffen worden war, nämlich die Erteilung von Einfuhrscheinen bei der Getreideausfuhr unter Aufhebung des Identitätsnachweises.

2.

Die Aufhebung des Identitätsnachweises bei Getreide etc.

Vorgeschichte: Nach der Einführung der Getreidezölle machten sich einige Zollerleichterungen nötig, um die Ausfuhr und Durchfuhr zu erhalten. Es wurden durch das Zolltarifgesetz vom 15. Juli 1879 § 7,1 die Errichtung von Transitlägern ohne amtlichen Mitverschluss zugelassen, in denen die Behandlung, Umpackung und Mischung des fremden mit dem einheimischen Getreide vorgenommen werden konnte. Diese Transitläger, welche an etwa 20 Orten, meist Seehafenstädten und Importplätzen errichtet wurden, dienen entweder lediglich der Getreideausfuhr und man nennt sie dann „reine“ Transitläger, verkaufen sie daneben ihr Getreide auch dem Inlande, so werden sie als „gemischte“ Transitläger bezeichnet.

Diese Transitläger konnten nun jedes Quantum ausländischen Getreides zollfrei einführen, wenn sie aus ihren Beständen eine gleiche Menge derselben Getreidegattung ausländischer Herkunft ausführten. Es mussten also nicht dieselben Körner wieder ausgeführt werden, wohl aber die Uebereinstimmung bezüglich der Person und des Ortes (bezw. des Lagers), sowie der Getreidegattung und deren ausländischen Ursprungs gewahrt werden. Das den ausgeführten Quantitäten beigemischte inländische Getreide wurde dagegen bei Bestimmung der zollfrei einzuführenden Menge nicht angerechnet.

Dieselbe Erleichterung wurde den Mühlen gewährt, indem durch Ziffer 6 festgesetzt wurde, dass den Mühlen bei der Ausfuhr von Mehl der Eingangszoll verringert werden sollte nach Massgabe des Prozentsatzes an ausländischem Getreide, das zur Herstellung des Mehles verwendet worden war[1]). Es wurde also unter Festhaltung

1) Der Zoll für das eingeführte Getreide wurde den Mühlen angeschrieben, was davon zu Mehl verarbeitet wieder ausging, wurde unter Anrechnung von 100 kg Roh-

der Identität des Fabrikats die entsprechende Gewichtsmenge an ausländischem Getreide dem Mühleninhaber zollfrei abgeschrieben. Mit Rücksicht auf die Schwierigkeit der Erbringung des Identitätsnachweises wurde am 23. Juni 1882 (R.G.Bl. S. 59) dieses Gesetz zu Gunsten der Mühlen dahin abgeändert, dass dem Mühleninhaber der Eingangszoll für eine der Ausfuhr entsprechende Menge des zu seiner Mühle gebrachten Getreides erlassen wurde.

Im Ganzen kam jedoch diese Einrichtung mehr dem Grosshandel und den Grossmühlen zu Gute, als der Landwirtschaft; denn jene ersteren hatten ein Interesse daran, die inländischen Getreidepreise möglichst niedrig zu halten, um mit dem ausgeführten gemischten Getreide bezw. Mehl im Auslande konkurrenzfähig zu bleiben. Es wurde daher im Osten die Forderung laut, dass diese Zollbegünstigung allgemein und zwar nicht nur für die Ausfuhr von Mehl inländischer Herkunft, sondern auch bei dem Export des rohen inländischen Getreides gewährt werden sollte.

In den Berichten der meisten Handelskammern aus jener Zeit findet sich fast alljährlich das Verlangen nach der gänzlichen Aufhebung des Identitätsnachweises, der Handelstag hat sie mit 64 gegen 13 Stimmen im Prinzip gutgeheissen. Von landwirtschaftlicher Seite waren es namentlich der Ausschuss der Vereinigung der Steuer- und Wirtschaftsreformer und der Centralverein der westpreussischen Landwirte, die dafür in Wort und Schrift eintraten.

Durch die Aufhebung des Imports hoffte man die Preise im Osten wieder zu heben, indem man die zurückgegangene Getreideausfuhr der Seestädte wieder belebte. Der Exporteur sollte durch die zollfreie Einfuhr einer gleichen Quantität Auslandgetreide die

---

Getreide für 65 kg Roggenmehl bezw. 75 kg Weizenmehl wieder abgeschrieben. War das Mehl aus einer Mischung von ausländischem und inländischem Getreide hergestellt, so wurde nur für den ausländischen, nicht aber den inländischen Anteil diese Zollermässigung zugebilligt. Durch die Abänderung im Jahre 1882 dagegen wurde die Indentität nur noch für die Person des Mühleninhabers aufrecht erhalten und demselben für alles ausgeführte Mehl, einerlei ob inländischer oder ausländischer Herkunft, nach obigem Prozentsatz für eine entsprechende Menge Getreide der Eingangszoll nachgelassen. Trotzdem die Ermässigung dadurch an den Inhaber und somit an den Ort gebunden war, stellte sie doch gegen früher einen Anreiz zur Ausfuhr einheimischen Getreides in Mehlform dar, solange der Inlandpreis den ausländischen an der Grenze nicht um die volle Zollhöhe überragte oder in Fällen, wo die Mühlen bessere ausländische Qualitäten dafür vermahlen konnten. Jedenfalls waren aber die Mühlen, wenn sie überhaupt einen Genuss von dieser Vergünstigung haben wollten, stets gezwungen, mindestens die Hälfte ihres Rohmaterials zu importieren.

Differenz zwischen dem Weltmarktpreis und der Inlandnotierung gewinnend, für das im Ausland unter dem Einkaufspreis abzusetzende Quantum entschädigt werden[1]).

So wurden denn im Jahre 1887 im Reichstage zwei Anträge gestellt. Der Antrag Rickert und von Heeremann wollte die Begünstigung nur auf das aus Transitlägern und Mühlen ausgeführte inländische Getreide ausgedehnt wissen. Es sollte also zur zollfreien Wiedereinfuhr nicht nur der vom Ausland stammende, sondern auch der inländische Teil des Exportquantums angerechnet werden. Dieser Vorschlag der die Beibehaltung der Identität bezügl. des Ortes (Lagers) voraussetzte, entsprach lediglich dem Interesse der altpreussischen Ostseehäfen, welche keinen Vorteil darin sahen, dass durch das von ihnen ausgeführte Getreide die Einfuhr auf der Rheinstrasse gehoben wurde, sondern den Importverkehr auf der Weichsel und Oder zu heben wünschten, während z. B. Mannheim, das verhältnismässig wenig Getreide ausführt, als Hauptimportplatz sich durch eine derartige Massregel benachteiligt sehen musste.

Es leuchtet aber ohne Weiteres ein, dass eine derartige Erleichterung schliesslich nur wieder dem Grosshandel an wenigen Orten zu Gute kommen konnte, da es doch nicht möglich war, überall Transitlager zu errichten.

Die östliche Landwirtschaft würde sich geschädigt fühlen, weil das im Osten eingeführte Getreide der hohen Frachtkosten wegen wieder nicht nach dem Westen gelangen konnte und also die Preise nach wie vor drücken musste. Die Landwirte traten daher mit einem weit durchgreifenderen Vorschlag (v. Mirbach) hervor, der als Antrag Graf Stollberg und Gen. an den Reichstag kam und verlangte, es sollte bei jeder Ausfuhr von Getreide eine bestimmte Summe in bar und zwar mindestens in Höhe von $^9/_{10}$ des jeweiligen Zolles dem Exportierenden zurückvergütet werden. Auf diese Weise hoffte man der Landwirtschaft den Exportgewinn möglichst ungeschmälert und unabhängig vom Handel zukommen lassen zu können.

1) Hatte der Exporteur z. B. entsprechend dem Preisstand im Oktober 1889 in Königsberg die Tonne Weizen zu 176 Mk. angekauft und in London zu 139 Mk. absetzen müssen, so betrug der Verlust ohne Transportkosten 47 Mk. Konnte er nun dafür die in Amsterdam zu 140 Mk. gekaufte Tonne Odessaer Weizen zollfrei einführen und in Mannheim zu 211 losschlagen, so betrug der Gewinn hierbei 71 Mk. Davon der Exportverlust und die mutmasslichen Transportkosten zu 7 Mk. abgerechnet, war sein Gewinnüberschuss noch 24 Mk. pro Tonne.

Die Finanzen des Staates würden dadurch nicht mehr belastet werden, als bei Durchführung irgend eines anderen Vorschlages, da für jedes ausgeführte Getreidequantum dieselbe Menge an einem anderen Orte zur Wiedereinfuhr gelangen müsste, um den Gesammtbedarf zu decken. Dieser Vorschlag, so einfach er auch die ganze Angelegenheit zu regeln scheint, stiess aber auf lebhaften Widerspruch, einerseits weil man der Staatskasse nicht die Last der Baarzahlung aufbürden wollte, hauptsächlich aber, weil damit eine offene Exportprämie geschaffen worden wäre, welche die von der Ausfuhr betroffenen Länder zu Gegenmassregeln veranlassen konnte.

Weit mehr erörtert wurden dagegen zwei andere Vorschläge, welche die Rückvergütung in Form von übertragbaren Vollmachten anstrebten.

Derartige Vollmachten können entweder bei der Einfuhr von Waren ausgestellt werden in Form von Zollquittungen, auf welche bei der Wiederausfuhr derselben Warengattung der Einfuhrzoll zurückerstattet wird. (Derartige Zollerstattungsscheine sind in Frankreich bei der Getreideeinfuhr als titres d' acquit à caution üblich).

Oder aber sie werden bei der Ausfuhr gegeben, als Einfuhrscheine, welche zur zollfreien Einfuhr einer gleichgrossen Quantität berechtigen. Wenn nun in einem Lande die Einfuhr von Getreide die Ausfuhr bedeutend überwiegt, so ist es selbstverständlich, dass die Zollquittungen lange nicht alle zur Verwendung kommen können; sie werden überreichlich angeboten und ihr Preis wird demgemäss ein minimaler sein. Während also der Importeur von diesen Scheinen nur einen kleinen Gewinn hat, wird der Exporteur daraus den Hauptnutzen ziehen. Für den um eine geringe Summe gekauften Zollerstattungsschein erhält er bei der Ausfuhr einen Wert, der dem Zollbetrag gleich kommt, je mehr er also Getreide ausführt, desto mehr macht er solche beinahe wertlose Scheine zu Wertobjekten, die ihn in den Stand setzen auch bei den niedrigeren Weltmarktpreisen mit Gewinn deutsches Getreide auszuführen.

Diese Zollerstattungsscheine, welche im Grunde auch nur versteckte Ausfuhrprämien sind, haben gegenüber dem oben angeführten agrarischen Vorschlag mindestens den Nachteil, dass der Importeur auf Kosten der Staatskasse einen wenn auch noch so kleinen Gewinn einstreicht, der ihn in den Stand setzt, um diese kleine Summe das importierte Produkt zum Schaden des einheimischen billiger anzubieten. Dieser Importeurgewinn tritt bei dem agrarischen Vor-

schlage jedenfalls nicht in Erscheinung. Den vollen Nutzen aber haben aus diesem System nur die Grosshändler, die zugleich importieren und exportieren, denn bei ihnen kommt die beiderseitige Einbusse durch den Verkauf in Wegfall.

Für die Einführung der Zollerstattungsscheine traten namentlich ein die Aeltesten der Kaufmannschaft in Berlin, mit der Motivierung, dass die Einfuhrscheine den Importeur schädigen; hätte dieser nämlich in Erwartung der Zufuhr solche Scheine gekauft und seien die Zufuhren aus irgend welchen Ursachen vor Ablauf der Gültigkeitsfrist der Scheine nicht eingetroffen, so hätte der Importeur einen bedeutenden Schaden, da die Einfuhrscheine einen der Zollhöhe nahe kommenden Wert repräsentieren, welcher Nachteil umgekehrt bei den Zollerstattungsscheinen ihres niedrigen Preises halber nicht bestehe. Hiergegen wird von den Handelskammern in Cöln, Posen und Mannheim, welche sich für die Einfuhrscheine aussprechen, geltend gemacht, dass die Zollerstattungsscheine die Spekulation à la baisse erleichtern würden; es wäre nämlich dann den Spekulanten jederzeit möglich, grosse Mengen ausländischen Getreides mit Hülfe des billigen Wasserwegs auf den deutschen Markt zu werfen und die Preise zu drücken, denn beim Misslingen dieser Operation könnten sie das Getreide wieder ausführen, ohne bei der Rückerstattung des gezahlten Einfuhrzolles einen weiteren Nachteil als den Verlust der Transportkosten und der Zinsen zu haben.

Die Einfuhrscheine werden in einem Getreideimportlande stark begehrt sein, schon der einfachen Zollabfertigung halber wird man sie sich bei jeder Einfuhr anzuschaffen suchen. Da aber von ihnen ein geringeres Angebot zu erwarten steht, werden sie im Preise der vollen Zollhöhe ziemlich nahe kommen. Eine wesentliche Erleichterung der Einfuhr wird durch sie nicht bewirkt, da sich immer nur ein Teil der Einfuhr mit Hülfe von Einfuhrscheinen vollziehen kann.

Wird aber in einem Lande die Ausfuhr zu gross, so wird der Preis der Einfuhrscheine mit dem Stärkerwerden des Angebots zurückgehen und schliesslich einen Stand erreichen, wo die Ausfuhr nicht mehr lohnend erscheint, da die Differenz zwischen dem Inlandpreis und demjenigen der Importländer nicht mehr durch den aus den Einfuhrscheinen erzielten Gewinn gedeckt wird, während andrerseits durch das Abbröckeln des Zolles die Einfuhr zunimmt und die inländische Produktion geschädigt wird.

Bei den Zollerstattungsscheinen würde genau dasselbe eintreten, hier würde eine vermehrte Nachfrage ihren Preis heben, den aus der Zollvergütung überbleibenden Gewinn des Exporteurs bis zur Unrentabilität der Ausfuhr schmälern und die Einfuhr zum starken Unterbieten der einheimischen Preise befähigen.

Hierin besteht die schwache Seite dieser Vollmachten, die sich zwar bei den heutigen landwirtschaftlichen Produktionsverhältnissen niemals hervorkehren wird, aber jedenfalls der von Graf Stollberg vorgeschlagenen einfachen Zollrückvergütung nicht anhaftet.

Im Uebrigen haben alle diese Systeme, welche die Aufhebung des Identitätsnachweises verwirklichen, das Ergebnis, dass das Ausland auf Kosten des Inlandes mit billigerem Getreide versorgt wird; in allen liegt eine Exportprämie, der Unterschied besteht nur darin, dass bei der versteckten Prämie der Handel einen grösseren Anteil am Prämiengewinn sich zu sichern vermag, während das System der offenen Prämie in Folge seiner Durchsichtigkeit der Landwirtschaft eine leichtere Kontrolle des Handelsgewinns ermöglicht.

Gingen schon die Ansichten über die Durchführung der vorgeschlagenen Aufhebung des Identitätsnachweises weit auseinander, so fanden sich namentlich im Süden und Westen Deutschlands viele Gegner gegen die Massregel überhaupt. Süddeutsche Centrumsabgeordnete traten im Interesse ihrer landwirtschaftlichen Wähler dagegen auf, auch ein Teil der süddeutschen Handelskammern liess sich dagegen vernehmen. Im Westen war namentlich der landwirtschaftliche Provinzialverein für Westfalen und Lippe dagegen, auch der Verband deutscher Müller beteiligte sich lebhaft an der Gegenagitatien.

Ueberhaupt bestand selten über die Wirkungen einer Gesetzesänderung eine solche Meinungsverschiedenheit und Unklarheit, wie gerade bei dieser. Selbst innerhalb derselben Interessengruppen begegnete man verschiedenartigen Anschauungen; auch in Aeusserungen leitender Staatsmänner findet sich eine gewisse Unsicherheit. So bezeichnet Bismark die Aufhebung des Identitätsnachweises als „einen Sprung in's Dunkle“, „die Zölle seien das Reugeld, das der Importeur zahlen müsse für zuviel eingeführtes Getreide“, der Finanzminister von Scholz befürchtete, „die Aufhebung des Identitätsnachweises mache ihm in das Netz der Schutzzölle ein Loch und er wisse nicht, was alles durch dieses Loch mit hindurch schlüpfe“ und noch im Frühjahr 1894 erwidert Miquel auf den Vorhalt, warum die Regierung solange mit der Einbringung des bezgl. Entwurfs gezögert: „Die Anschauungen seien

erst jetzt geklärt, die ganze Angelegenheit erst durch das Liegen reif geworden".

Von den damaligen Gegnern der Aufhebung[1]) wurde eine Benachteiligung der norddeutschen Landwirtschaft durch den Identitätsnachweis überhaupt bestritten, die Preise seien trotz des Rückgangs der Ausfuhr im Vergleich zum Weltmarktpreis höher als früher, denn eben dadurch sei ja die Ausfuhr unlohnend geworden. Auch sei der Abstand von den süddeutschen Preisen nicht grösser geworden. Der Getreidehandel und die damit in Zusammenhang stehenden gewerblichen Kreise seien durch den Wegfall der Aufuhr mehr geschädigt, allein diesen biete sich allmählich dafür Ersatz durch den Verkauf binnenwärts oder zur See nach dem Rhein.

Die Aufhebung des Identitätsnachweises könne der Landwirtschaft keinen Vorteil bringen, da aller Gewinn dem Zwischenhandel zufliessen werde, der es verstehen werde, sich die bessere Verwendung des inländischen Getreides allein zu Nutze zu machen; die Spekulation würde nur dadurch gefördert werden und dem Handel grossen Gewinn auf Kosten der Landwirtschaft einbringen; auch müsse die stärkere Getreideausfuhr auf den Weltmarktpreis und dadurch rückwirkend auf den Inlandpreis drücken. Dieser letzte Einwand lässt aber ausser Acht, dass für die Mehrausfuhr annähernd dieselbe Menge durch Wiedereinfuhr dem Weltmarkt entzogen wird und dass es sich hierbei überhaupt um Mengen handelt, die zu geringfügig sind, um auf den Weltmarkt einen Einfluss auszuüben.

Ferner wurde eine Entartung der landwirtschaftlichen Produktion befürchtet. Die Landwirtschaft werde im grösseren Umfange zum Aufbau des geringwertigen, aber ertragreichen englischen Rauhweizens übergehen, diesen in grossen Mengen exportieren und dadurch das Renommee des deutschen Getreides schmälern, eine Massnahme, zu der sich aber die ostdeutsche Landwirtschaft weit mehr durch die bestehenden, den Anbau guter Qualitäten nicht mehr lohnenden niedrigen Preise veranlasst fühlen konnte und der ausserdem durch Festsetzung einer Mindestqualität bei der Ausfuhr leicht begegnet werden konnte.

Einer der unklarsten Einwände war wohl der, dass nach Aufhebung des Identitätsnachweises der Importeur zum Schaden der inländischen Konsumenten Qualitätsgetreide ausführen werde, um dafür gering-

1) Vgl. hierüber Schmoller, Jahrb. f. Gesetzgebg. etc. 1889, S. 1443 ff.

wertiges Getreide auf dem Markt zu bringen, denn gerade die Einfuhr einer möglichst hochwertigen Qualität liegt im Interesse des Importeurs, da bei einer solchen der Anteil der Transport- und Zollunkosten am Preis ein geringerer ist.

Auch die namentlich bei hohen Auslandpreisen gesteigerte Ausfuhr wurde besonders in kritischen Zeiten für bedenklich gehalten, weil dadurch die Abhängigkeit von der ausländischen Getreideversorgung erhöht würde. Da aber doch stets nur ein kleiner Teil der Ernte — so weit er eben im Inland nicht vorteilhaft verkauft werden kann — ausgeführt wird, kann eine grosse Entblössung des Marktes nicht eintreten, in kritischen Zeiten aber liese sich durch ein Ausfuhrverbot seitens des Bundesrats dieser Gefahr begegnen.

Die lebhafte Gegenagitation gegen die Aufhebung des Identitätsnachweises von Seiten des Verbands der Müller wurde von zwei Gesichtspunkten ausgeführt. Die süddeutschen Müller befürchteten in dieser Massregel eine Verschärfung der norddeutschen Konkurrenz, da die norddeutschen Müller dann eher in der Lage wären, kleberreiche Weizensorten einzuführen und statt des bisherigen kleberarmen Weizens zu vermahlen, also zu billigem Preise ein Qualitätsmehl zu liefern. Sie vergassen aber, dass durch die im Jahre 1882 erlassene Zolltarifänderung ein derartiger Tausch für die Grossmühlen schon jetzt möglich war.

Auf einen ganz verschiedenen Standpunkt stellten sich die norddeutschen Grossmüller. Sie betrachteten die ihnen gewährte Aufhebung des Identitätsnachweises als ein Vorrecht, das für ihre Existenz ein Bedürfnis sei, da man nach Verallgemeinerung der Aufhebung vorziehen würde, statt deutschen Mehles deutsches Getreide zu exportieren. Abgesehen davon, dass die Berechtigung zu einem derartigen Privileg an sich schon nicht anerkannt werden kann, ist die hier ausgesprochene Befürchtung ungerechtfertigt, da die Frachtdifferenz zwischen der Ausfuhr von Mehl und derjenigen von Getreide an sich schon die erstere begünstigt. Im Gegenteil konnte man gerade wegen dieser Frachtdifferenz erwarten, dass nach Aufhebung des Identitätsnachweises den inländischen Mühlen derjenige Arbeitsverdienst zufliessen würde, den bisher die auswärtigen hatten, da ihnen nun auch die Möglichkeit zum Mehlexport offen stand.

Die am meisten berechtigten Einwände sind wohl diejenigen, welche einen Ausfall an fiskalischen Einnahmen und eine Schädigung der Konsumenten im Osten voraussagten.

Es würden, meinten die Gegner der Massregel, die Einnahmen der Staatseisenbahnen durch Ablenkung des Exportverkehrs nach den Seehäfen zurückgehen, andererseits würde, während eine Vermehrung des Zollpersonals nötig erscheine, ein Ausfall an Zollgefällen mindestens in Höhe der jetzigen Ausfuhr eintreten. Diese Ausfuhr würde aber noch gesteigert werden; denn es würde dann noch eine grosse Menge geringwertigen Getreides, das bisher zu Futterzwecken verwendet wurde oder jedenfalls nur eine geringe Mehlausgabe lieferte, ausgeführt mit der vollen Berechtigung, dafür mehlreicheres ausländisches Getreide einzuführen, von dem eine kleinere Quantität zur Deckung des Fehlbedarfs nötig sei. Der Rückgang der dadurch in der Mehreinfuhr einträte, käme also noch als weiterer Zollverlust hinzu.

Hiergegen lässt sich nur einwenden, dass die Zölle nicht lediglich aus fiskalischen Interessen erhoben werden, dass der Ausfall jedenfalls bei dem jetzigen Stand der Ausfuhr kein beträchtlicher sein werde, einem über die Höhe der jetzigen Ausfuhr hinausgehenden Ausfall aber durch entsprechende Festsetzung einer Mindestqualität zu begegnen wäre.

Ebenso ist nicht zu läugnen, dass der Konsument im Nordosten geschädigt wird durch Erhöhung der Preise, diese Wirkung wird ja gerade angestrebt; allein hier sind eben die Getreidepreise auf einen Tiefstand gelangt, dass die Landwirtschaft bei ihnen nicht mehr bestehen kann, und durch Herabminderung ihrer Kaufkraft einem grossen Teil der Konsumenten den Absatz der bezügl. Tauschobjekte schmälert. Ausserdem erweist sich hier eine Steigerung der Preise bis zur Höhe des Weltmarktpreises zuzüglich Zoll- und abzüglich Frachtkosten als nötig, damit überhaupt der Zoll der Landwirtschaft voll zu Gute kommt, denn sonst, meinen die Freunde der Aufhebung, stehe man nur vor der Notwendigkeit, die Zölle wiederum zu erhöhen, und es sei doch besser, einen niedrigen aber sicheren Zoll zu haben, als einen hohen, der in regelmässigen Zeiten nicht zur Wirkung kommt, bei Missernten hingegen einen grossen Aufschlag der Preise herbeiführt.

Bei diesem Widerstreit der Meinungen war es begreiflich, dass bei der Staatsregierung sowohl wie beim Reichstag keine Geneigtheit bestand, die im Jahre 1887/88 im Reichstag eingegangenen Anträge, denjenigen des Grafen zu Stollberg u. Gen., welcher auf die Rückvergütung des Zolles gerichtet war, sowie den Antrag Ambach u.

Gen., welcher die Erteilung von Einfuhrscheinen anstrebte, anzunehmen. Von Seiten des Reichstages wurde jedoch die Erwartung ausgesprochen, dass die Regierung dieser wichtigen und noch nicht genügend geklärten Frage ihre Aufmerksamkeit zuwenden möge und das Ergebnis der anzustellenden Erhebung in der nächsten Session mitteile.

Bei den im Laufe der nächsten Jahre sich bessernden Preisen trat sodann die Bewegung in ruhigere Bahnen ein, und erst durch die bevorstehende Abschliessung der russischen Handelsverträge sah sich die Regierung veranlasst, den Osten für die Benachteiligung durch die erleichterte Konkurrenz des russischen Getreides und die beabsichtigte Aufhebung der Staffeltarife einen Ersatz zu bieten, indem sie am 27. Februar 1894 mit einem Entwurf zur Abänderung des § 7 des Zolltarifgesetzes vom 15. Juli 1879 an den Reichstag herantrat, in welchem unter Aufhebung des Identitätsnachweises bei Getreide, Hülsenfrüchten, Malz- und Mühlenfabrikaten die Erteilung von Einfuhrscheinen vorgeschlagen wurde. Es sollten bei jeder Ausfuhr von mindestens 500 kg auf Antrag des Wagenführers übertragbare Einfuhrscheine ausgestellt werden, welche innerhalb einer bestimmten Frist (von längstens 6 Monaten) zur zollfreien Einfuhr eines gleichgrossen Quantums derselben Warengattung verwendet werden konnten. Es sollte also der Zoll nicht in baar vergütet werden, auch konnte nicht statt ausgeführten Weizens an anderer Stelle Roggen eingeführt werden. Dagegen sollte dem Bundesrat überlassen bleiben, die Verwendbarkeit der Einfuhrscheine auch als Zollgeld für andere Waren zu bestimmen und die Mindestqualität der Ausfuhrware festzusetzen.

Die Erteilung der Einfuhrscheine sollte auch nach einem vom Bundesrat zu normierenden Ausbeuteverhältnis den Mühlen und Mälzereien gewährt werden, soweit diese nicht schon die Erleichterungen der Zollabschreibungen genossen und davon Gebrauch machen wollten. Den Transitlägern (reinen und gemischten) sollte das Ausfuhrquantum vom Bestande zollfrei abgeschrieben, soweit es aber den Bestand überwog, als inländische Ware (mit Einfuhrscheinberechtigung) angesehen werden. (Für Mehl, das aus einer Mischung von Weizen und Roggen hergestellt ist, werden Einfuhrscheine nicht gewährt.)

Die dem Entwurf beigegebene Begründung betont zunächst die Notwendigkeit, dem ostdeutschen Getreide, welchem es im Inlande infolge der ungünstigen Transportverhältnisse an einem Ersatz für die ver-

loren gegangenen Auslandmärkte fehlt, wieder die Möglichkeit der rentablen Ausfuhr zu verschaffen; sie hebt hervor, dass der Entwurf nicht eine Bevorzugung einzelner Gewerbszweige oder einzelner Interessenten, sondern die Beseitigung der durch die geographische Lage hervorgerufenen Schädigungen anstrebe und wendet sich dann gegen einige bisher aufrecht erhaltene Befürchtungen. So wird bezüglich der zu erwartenden Zolleinbusse angeführt, dass, wenn die Durchschnittsausfuhr während der 6 Jahre 1887—92 zu Grunde gelegt würde [1]), nach dem bisherigen höheren Zollsatze die zu erwartende Zolleinbusse für die in Frage kommenden Getreidearten und Hülsenfrüchte jährlich 634673 Mk., bei dem jetzigen Zollsatz entsprechend weniger, betragen würde, eine Summe, die gegenüber dem Vorteil, den die Massregel für die beteiligten Provinzen mit sich bringen würde, nicht in Betracht kommen könne.

Eine Verteuerung des inländischen Konsums im Allgemeinen sei unwahrscheinlich, da eine der Ausfuhr entsprechende Menge zollfrei wieder eingeführt werde. Ebenso sei eine Schädigung der süddeutschen Landwirtschaft nicht zu erwarten, im Gegenteil werde durch die Aufhebung des Identitätsnachweises die Konkurrenz des norddeutschen Getreides, welchem nunmehr wieder seine alten Absatzwege nach England und Skandinavien eröffnet würden, von Süddeutschland abgelenkt. Die künftige Mehreinfuhr an ausländischem Getreide werde, da sie nur einen Ersatz für die mehr ausgeführte deutsche Ware bildete, die Menge der Ausfuhr nicht übersteigen, es werde somit eine Verschiebung, nicht aber eine Vermehrung der angebotenen Getreidemengen eintreten. Die Erleichterung der Ausfuhr sei auch dem Süden und Westen, namentlich für seine Gerste, vorteilhaft. Hinfällig sei auch die von seiten der Mühlenindustriellen gehegte Befürchtung, das Ausland werde zum Schaden der Exportmühlen

1) Es wurden im Durchschnitt der 6 Jahre 1887—92 jährlich ausgeführt:

	Weizen	Roggen	Hafer	Gerste	Hülsenfrüchte
	916 t	1192 t	1954 t	14333 t	6431 t
Nach dem 87er Zollsatze von	50 Mk.	50 Mk.	40 Mk.	22,5 Mk.	20 Mk
würde d. Rückvergütung betragen	45800 Mk.	59600	78160	22493	128620
				zus. 634673 Mk.,	
nach dem 91/94er Zollsatze von	35 Mk.	35 Mk.	28 Mk.	20 Mk.	16 Mk.
	32060 Mk.	41720	54712	286660	102896
				zus. 559048 Mk.	

nicht mehr das Mehl, sondern den Rohstoff beziehen, denn einerseits könne überhaupt von einem erheblichen Einfluss der deutschen Ausfuhr auf den Weltmarkt in absehbarer Zeit nicht die Rede sein, andrerseits würden durch eine lediglich bestimmte Arten des inländischen Getreides in einem räumlich begrenzten Teil Deutschlands treffende Preissteigerung die Exportmühlen wenig berührt, da sie ja hauptsächlich mit ausländischen Rohstoffen arbeiten. Eine Aenderung des Gesetzes sei aber schon deshalb geboten, weil durch § 7., 3 die Mühlen auf teilweisen Bezug ausländischen Getreides hingewiesen sind, wenn sie die Erleichterung erlangen wollen, was sowohl ihnen selbst, soweit sie durch die Verhältnisse auf Verarbeitung einheimischen Getreides angewiesen sind, als auch der Landwirtschaft zum Schaden gereichte. Es stünde ihnen nunmehr die Wahl offen, ob sie die eine oder andere Vergünstigung in Anspruch nehmen wollten, damit sie nicht zum Bezug ausländischen Getreides genötigt seien, wenn ihnen die Vermahlung des inländischen vorteilhafter erscheine. Dasselbe sei bei den Mälzereien der Fall.

Die Verwendung der Einfuhrscheine sei vorgeschlagen, weil bei diesen die Nachfrage stets das Angebot überwiegen werde, so dass sie nur um weniges hinter ihrem nominellen Wert zurückbleiben werden, während dagegen die Zollerstattungsscheine bei ihrer Unterwertigkeit zu einer Abminderung der Wirksamkeit des Zolles führen könnten. Durch die Verwendung der Einfuhrscheine zur Begleichung von Zollgefällen für andere, im Inlande nicht produzierte Waren werde ihre Vollwertigkeit noch mehr gesichert.

Der Entwurf wurde in 3 Sitzungen lebhaft und eingehend erörtert, die Gegnerschaft fand sich jedoch fast nur noch auf der linken Seite des Hauses. Die Einwände gegen den Entwurf, die von dem Abg. Richter umfassend wiedergegeben wurden, waren nur noch ein Bruchteil derjenigen, die man früher erhoben hatte. Sie bezogen sich namentlich darauf, dass durch die Aufhebung des Identitätsnachweises die Spekulation erleichtert würde, dass eine Schädigung des Inlandhandels zu Gunsten der Seestädte eintrete, dass ferner eine Prämie für die Ausfuhr geringwertigen Getreides und ein Präcedenzfall für andere Waren (Holz, Eisen, Oel-Saaten) geschaffen würde, dass überhaupt die vermehrte Ausfuhr für das Inland in kritischen Zeiten bedenklich und für das Bestimmungsland ein Anlass zu Gegenmassregeln sein würde, und dass endlich in den ostpreussischen Provinzen eine Verteuerung des Getreides eintreten würde. Dieser letztere Grund war auch für

die ablehnende Haltung der Sozialdemokratie bestimmend, welche im Uebrigen die Vorteile der Aufhebung für den internationalen Handel und für die Landwirte und deren Arbeiter anerkannte (Schippel).

Von Seiten der Regierung traten Staatssekretär Graf v. Posadowsky-Wehner und Finanzminister v. Miquel für den Entwurf ein. Der erstere nahm die ostpreussische Landwirtschaft gegenüber dem Vorwurf der Brotverteuerung in Schutz: die Landwirtschaft sei nicht mehr existenzfähig, da ihre Getreidepreise an sich zu niedrig seien und die Produktionskosten nicht decken.

v. Miquel wandte sich namentlich gegen die vom Abgeordneiten Richter vorgebrachten Bedenken: „Eine Verteuerung müsse nicht unbedingt eintreten, ebenso wenig eine Verschlechterung der Lebenshaltung, da nicht schlechtere Sorten eingeführt werden, sondern andere. Der Osten sei benachteiligt durch den Industrieschutzzoll, er habe daher auch Anspruch auf Vorteile in Bezug auf Schutz der landwirtschaftlichen Produktion. Die Landwirtschaft habe aber nur insoweit einen Vorteil, als für sie bessere Absatzmöglichkeit geschaffen werde, der Hauptvorteil bleibe dem Handel. Die freie Bewegung des Handels wieder herzustellen und dadurch auch der Rhederei und der Landwirtschaft zu nützen, sei der Zweck der Vorlage. Der etwaige Anspruch auf Ausdehnung der Aufhebung des Identitätsnachweises auf andere Waren wie Holz oder dergl. sei unbegründet, da bei diesem der Hauptgrund der Massregel, die Möglichkeit freier Mischung, wegfalle.

Bezüglich der Transitlager präcisierte v. Miquel seine Anschauungen dahin, dass dieselben für Seestädte unentbehrlich seien, im Uebrigen aber nicht zu weit ausgedehnt werden sollen, da sie auf die Inlandpreise drücken. Er gab zu, dass „noch einige Transitlager auf Grund alter Concessionen bestehen, die gar nicht exportieren", somit einen unberechtigten Zollkredit geniessen, der zu spekulativem Import Anlass geben könnte, und versprach, dass von Seiten der Regierung diese Verhältnisse im Auge behalten werden.

Nach dreimaliger Lesung (am 7. 8. und 14. März 1894) wurde die Vorlage im wesentlichen in der eingebrachten Fassung angenommen.

In seiner Sitzung vom 12. April 1894 beschloss der Bundesrat, dass die Mindestqualität von der Landesfinanzbehörde zu bestimmen sei, dass die Giltigkeit der Einfuhrscheine 6 Monate dauern solle, bezw. dass sie nach Ablauf eines 4 monatlichen Zeitraums während der Dauer von weiteren 6 Monaten zur Begleichung von Zollgefällen

für bestimmte, im Inland nicht produzierte Waren, (Kolonialwaren etc.) verwendet werden können.

Das Gesetz datiert vom 14. April 1894 (R.G.Bl. 1894 S. 335/37).

Als Mindestqualität bestimmte am 5. Juli 1894 die preussische Finanzbehörde in Uebereinstimmung mit denjenigen der übrigen Bundesstaaten sogenannte „marktgängige Ware“. Unerhebliche Mängel (leicht dumpfige Beschaffenheit, Sommergeruch, mässiger Auswuchs, geringer Besatz mit Käfern) und fremde Bestandteile (Sand, Unkraut u. s. w.) bis zu zwei Gewichtsprozent der Ware sind nicht zu beanstanden. Bei Zweifeln entscheiden Sachverständige, die von den Direktivbehörden ein für allemal zu bezeichnen sind (Centralblatt der Abgabengesetzgebung 1894 S. 403).

Um die wit dem Gesetz verbundenen Vorteile auch dem Binnenlande zu Gute kommen zu lassen, wurde im Jahre 1895 für das zur Ausfuhr bestimmte Getreide im Verkehr der preussischen Staatsbahnen ein Exporttarif nach den Seehäfen, wie auch im Verkehr mit Belgien, Frankreich, den Niederlanden, der Schweiz und West-Oesterreich gebildet, welcher an den Spezialtarif I anstossend von 101 km ab bis 400 km 1,43 Pfg., pro Tonnenkilometer festsetzt. Die Streckeneinheitssätze stellen sich dabei ohne Abfertigungsgebühr bei 200 km auf 2,95 Pfg., bei 300 km auf 2,43 Pfg., bei 400 km auf 2,2 Pfg. pro tkm.

Auch später zeigt sich das Bestreben der Regierung, die Wirkung der Aufhebung des Identitätsnachweises durch geeignete Tarifpolitik möglichst zu steigern. So wurde zur Erleichterung des Wettbewerbs des inländischen Getreides mit dem russischen in den Ostseehafenstädten ab 13. Dezember 1897 ein Ausnahmetarif eingeführt für Getreide etc., welches in Danzig, Königsberg und Memel zum Umschlag gelangt, aber nicht mit der Bahn weiter transportiert wird. Die Expeditionsgebühr bleibt diejenige des Spezialtarif I, die Streckensätze sind weit niedriger, als die des 1891er Staffeltarifs, sie betragen für 100 km 2,6 Pfg., 101 bis 200 km 2,4 Pfg., 201 bis 300 km 2,3 Pfg., 301 bis 400 km 2,2 Pfg. pro tkm. Dieser Ausnahmetarif, welcher den in den Hafenplätzen belegenen Mühlen einen billigeren Bezug ihres Rohmaterials ermöglicht, als den Binnenmühlen, wurde sofort vom westpreussischen Zweigverbande deutscher Müller angegriffen und seine Verallgemeinerung auf den ganzen ost-westpreussischen Binnenverkehr gefordert (vergl. darüber: Lotz Eisenbahntarife etc. 1900 S. 115).

Ein noch billigerer Tarif gilt seit dem 1. Januar 1898 für Getreide etc. von ostpreussischen Stationen nach der österreichischen Grenze. Dieser Ostdeutsch-Böhmische Getreideausnahmetarif ist merkwürdig durch seine kleine Staffelung; die Streckensätze (ohne Expeditionsgebühr, welche die normale blieb) betragen bei 1 bis 5 km 2 Pfg., 6 bis 11 km 1 Pfg., 11 bis 100 km 0,5 Pfg., 101 bis 300 km 2 Pfg ptro tkm.

Auch diesem Tarif, der den Getreideverkehr Posens mit Böhmen sehr belebte und dem Getreidegeschäft in Posen anerkannte Vorteile brachte, wird eine Schädigung der einheimischeu Müllerei zur Last gelegt, da diese an Angebot guter Ware leide, während andererseits die vermehrte Ausfuhr nach Böhmen die dortigen Preise und damit auch die heimischen herabdrückte. Dass die böhmischen Grenzmühlen infolge der Verbilligung des Rohmaterialbezugs durch diesen Tarif einen Vorteil gegenüber den inländischen haben, lässt sich auch nicht wohl ableugnen. Auch eine Schädigung der beim Export nach Böhmen mitkonkurrierenden, sächsischen Landwirtschaft liess sich nicht vermeiden.

Von Seiten der anderen Bundesstaaten wurden ebenfalls Ausnahmetarife für den Ausfuhrverkehr von Getreide etc. erstellt, so von Bayern im Verkehr mit Belgien und der Schweiz (2,6 Pfg. per km), ebenso von Baden, Elsass-Lothringen, der Pfalz u. a.

An alledem erkennt man aber, dass seit dem Jahre 1894 die deutschen Regierungen sichtlich betrebt sind, die früher vernachlässigte Getreideausfuhr durch eine versteckte Prämienpolitik wieder zu heben. Dass dieses Vorgehen im Allgemeinen den beabsichtigten Zweck erreichte, lässt sich aus den Zahlen der Reichsstatistik leicht erkennen.

Quellen.

Statistik des Deutschen Reiches:

Warenverkehr des Deutschen Zollgebietes mit dem Auslande bezw. Auswärtiger Handel etc.

Statistik der Binnenschiffahrt (Verkehr auf den Wasserstrassen).

Vierteljahrshefte bezw. Monatshefte.

Statistisches Jahrbuch.

Monatliche Nachweise über den auswärtigen Handel.

Statistik der Güterbewegung auf den deutschen Eisenbahnen.

Statistisches Jahrbuch für das Grossherzogtum Baden.

Tabellarische Uebersichten über Hamburgs Handel und Schiffahrt.

Statistisches Jahrbuch für den bremischen Staat.

Tabellarische Uebersichten über Lübecks Handel und Schiffahrt.

Stettins Handel, Industrie und Schiffahrt.

Handel und Schiffahrt zu Danzig.

Berichte über Handel und Schiffahrt in Königsberg.

Jahresberichte der Handelskammern zu Mannheim, Cöln, Breslau, Posen u. a.

Stenographische Berichte über die Verhandlungen des Reichstages.

Sammlung sämtlicher Drucksachen des Reichstages.

Generalregister über die Verhandlungen des Reichstages.

Stenographische Berichte der Verhandlungen des preussischen Abgeordnetenhauses.

Desgl. des Herrenhauses.

Geschäftsübersicht und Drucksachen desgl.

Drucksachen des Landes-Eisenbahnrates.

Reichsgesetzblatt.

Centralblatt für das deutsche Reich.

Centralblatt für Abgabengesetzgebung.

Grotefend, Gesetzgebungsmaterial etc.

Zeitschrift „Die Mühle“.

Meyer, E., Bericht über den Getreide- etc. Handel, Berlin.

Literatur-Nachweise.

Ulrich, Eisenbahntarifwesen, Berlin 1886.

Ders., Staffeltarife und Wasserstrassen, Berlin 1894.

Schöller, Ueber die Staffeltarife etc., Breslau 1894.

Lotz, Eisenbahntarife und Wasserfrachten, Leipzig 1900. (Schriften des Vereins für Sozialpolitik, Bd. LXXXIX.)

Schmoller, Jahrbuch für Gesetzgebung etc., 1889.

Elster, Staatswissenschaftliche Studien, III. Bd., 1891; Köttgen, Getreideverkehr und Getreidepreise in Deutschland.

Conrad, Handwörterbuch der Staatswissenschaften, Jena 1900.

Bd. III, Artikel: Eisenbahntarifwesen von Karl von Neumann.

Bd. IV, Artikel: Identitätsnachweis von Lexis, nebst der daselbst angegebenen Literatur.

Lebens-Abriss.

Am 4. November 1866 wurde ich als Sohn des Gutsbesitzers Heinrich Hailer in Horb a. Neckar geboren, erhielt meine Schulausbildung an der Lateinschule zu Horb und an den humanistischen Gymnasien zu Tübingen und Stuttgart und studierte nach Ableistung meiner militärischen Dienstzeit und etwa einjähriger praktischer landwirtschaftlicher Thätigkeit vom Winter-Semester 1887/88 bis W.-S. 1888/89 an der landwirtschaftlichen Akademie Hohenheim Landwirtschaft und Naturwissenschaften. Von Frühjahr 1889 bis Herbst 1890 bewirtschaftete ich das elterliche Gut und legte nach nochmaligem Studium in Hohenheim (W.-S. 1890/91 und S.-S. 1891) daselbst im August 1891 die landwirtschaftliche Diplomprüfung ab. Nach kurzer praktischer Thätigkeit als Volontär-Verwalter war ich vom November 1891 bis Herbst 1893 als Landwirtschaftslehrer in Alsfeld (Oberhessen) angestellt und 1893 bis 1898 nach Ablegung der landwirtschaftlichen Lehramts-Prüfung in München in gleicher Eigenschaft in Landsberg (Oberbayern) thätig. Seit Herbst 1898 widmete ich mich staatswissenschaftlichen Studien an der Universität Jena und statistischen Untersuchungen.

Hermann Hailer.